Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1169

Vragen van de leden **Visser** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *uitbreiding gemeentelijke milieuzones waaronder Amsterdam, Utrecht en Rotterdam* (ingezonden 15 december 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 29 januari 2015)

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van de artikelen «bedrijfsverkeer zonder uitstoot in Amsterdam» en «verbod op bevoorraden meubelzaak»?[1] [2]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening dat er inmiddels een wildgroei van verschillende gemeentelijke regimes qua milieuzones aan het ontstaan is, waardoor ondernemers straks per gemeente een nieuw wagenpark moeten aanschaffen en per gemeente verkeersexamens moeten doen om de verschillende regels en verkeersborden überhaupt nog te begrijpen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke stappen heeft u ondernomen of gaat u ondernemen om meer duidelijkheid voor ondernemers en automobilisten te scheppen?

Antwoord 2
Die mening deel ik niet. De milieuzones die door de gemeenten worden ingevoerd in het kader van de aanpak van luchtkwaliteitknelpunten zoals geïdentificeerd in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn gebonden aan het wettelijke kader van het Reglement Verkeersborden en Verkeersregels. Daarin is het toegangsregime geregeld voor de milieuzone. Deze regels worden afgestemd in een landelijk overleg tussen gemeenten, bedrijfsleven en het Rijk. De milieuzones verschillen alleen in de categorieën van voertuigen waarop de gemeente de milieuzone van toepassing verklaart (vrachtverkeer, personen-, of bestelauto's).

1 Telegraaf, 11 december 2014: http://bit.ly/1Bbl8ER
2 Telegraaf, 11 december 2014: http://bit.ly/1BblbjO

ah-tk-20142015-1169
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

In de dertien gemeenten met een milieuzone vrachtverkeer geldt een uniform toegangsregime dat is vastgelegd in een convenant tussen de betrokken partijen. Transportbedrijven kennen deze afspraken. Voor personen- en bestelauto's heeft tot op heden alleen de gemeente Utrecht een formeel besluit genomen tot invoering van de milieuzone. Voorafgaande aan dit traject is er ook over bestelauto's een landelijk overleg geweest met gemeenten en bedrijfsleven. Indien andere gemeenten de milieuzone willen uitbreiden naar personen- of bestelauto's dan wordt dit landelijk overleg hervat, waarbij het uitgangspunt zal zijn om te komen tot een uniform toegangsregime.
Voorlichting over milieuzones en het toegangsregime gebeurt in eerste instantie door gemeenten en samen met brancheorganisaties, waarbij een redelijke termijn in acht wordt genomen tussen aankondiging en invoering van de milieuzone. Daarnaast informeert het Rijk het publiek over milieuzones via de site www.milieuzones.nl.

Vraag 3
Hoe verhouden de voornemens van Rotterdam en Amsterdam zich tot de afspraken in de recent ondertekende Green Deal Zero Emissie Stadsdistributie (ZES)? Is hier niet sprake van een stapeling van lasten voor ondernemers? Zo nee, waarom niet? Vindt u dat de overheid een betrouwbare partner is voor het bedrijfsleven als lokale besturen de afspraken/eisen telkens bijstellen, mede gelet op de scherpe kritiek op de voorgenomen uitbreidingsplannen door de diverse brancheverenigingen, zoals TLN, EVO, BOVAG,?

Antwoord 3
Een milieuzone heeft tot doel de lokale luchtkwaliteit op korte termijn te verbeteren. De normen moeten worden gehaald en daarom mogen de meest vervuilende voertuigen de zone niet in. Doel van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek is om op langere termijn toe te groeien naar de vermindering van energiegebruik van voertuigen in de steden via betere benutting van de weg, slimmere logistieke concepten en het naar nul-emissie terug brengen van voertuigen. Hierbij wordt niet uitgegaan van verboden, maar van voordelen binnen de zones voor partijen die bijvoorbeeld al heel snel gaan rijden met hybride of elektrische voertuigen.
Zoals in de landelijke Green Deal is afgesproken, is het aan de lokale overheden om hier de komende jaren lokaal invulling aan te geven in proefprojecten (zogeheten living labs), waarin ervaring wordt opgedaan met innovatieve technologieën. De genoemde brancheverenigingen zijn deelnemer in de Green Deal en kunnen derhalve aanschuiven bij lokale initiatieven en meedenken. In goed overleg zal gekeken worden hoe het pad naar Zero Emissie Stadslogistiek kan worden vormgegeven. Overigens zullen de zuiniger voertuigen naar verwachting ook een positief effect hebben op de luchtkwaliteit.

Vraag 4
Hoe verhouden deze gemeentelijke milieuzones zich tot uw uitspraak dat een milieuzone altijd tijdelijk is? Deelt u de mening dat er sprake is van «ondernemer en automobilist pesten» door ondernemers en automobilisten op te zadelen met extra kosten voor een tijdelijke maatregel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
De concentraties fijn stof en stikstofdioxide blijven dalen. Bijna overal in Nederland liggen de concentraties (vaak ruim) onder de Europese grenswaarden. Er zijn echter ook veel plekken waar de concentraties net onder de norm zitten en met schommelingen in de achtergrondconcentraties een knelpunt kunnen vormen. Milieuzones kunnen daarom de komende jaren nodig zijn om ervoor te zorgen dat deze knelpunten niet opnieuw optreden. Dit is aan de gemeenten. Overigens komt de overheid ondernemers en burgers bij de invoering van milieuzones tegemoet met sloop- en vervangingsregelingen, waarmee de financiële gevolgen worden beperkt.
Ik volg de ontwikkeling in de luchtkwaliteit op de voet en wil nu niet vooruitlopen op de termijn waarop dit instrument kan worden afgeschaft. Daarbij hecht ik veel waarde aan initiatieven zoals de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek waarbij overheid, bedrijven, bestuurders en maatschappelijke organisaties gezamenlijk zoeken naar innovatieve manieren om

de transitie naar duurzame mobiliteit met positieve prikkels te stimuleren en daarmee ook kansen voor groene groei te pakken voor het Nederlands bedrijfsleven.

Vraag 5
Hoe beoordeelt u de voornemens van Rotterdam en Amsterdam in relatie tot het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)? Worden hierdoor geen aanvullende eisen bovenop de huidige EU en landelijke normen gesteld? Hoe verhouden deze verplichte kosten voor ondernemers en automobilisten zich tot de effectiviteit van deze maatregel en de inzet op bronbeleid, aangezien de maatregelen van het Rijk en de EU voor ruim 75% invloed hebben op de luchtkwaliteit in de genoemde steden? Zijn de voorgenomen milieuzones dan niet milieutechnisch overbodig en zo nee, waarom niet? Is het terugdringen van roet ook een legitimatie om een milieuzone in te stellen? Zo ja, op welke gronden en met welke streefwaarden?

Antwoord 5
Uit de monitoring van het NSL blijkt dat met name Rotterdam en Amsterdam nog knelpunten hebben, waardoor het nog onzeker is of in 2015 de norm voor stikstofdioxide (NO_2) wordt gehaald. Het niet halen van de norm betekent ook dat er een risico ontstaat voor het uitvoeren van projecten in de steden. Het NSL is er op gericht om in geval van knelpunten te zorgen voor extra maatregelen om deze aan te pakken. Het past dus in de NSL-aanpak dat gemeenten zorgen voor uitbreiding van hun maatregelenpakket.
Het NSL is een samenwerkingsprogramma. Het bevat maatregelen van rijk, provincies en gemeenten, die allemaal bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit. Iedere overheid stelt zijn eigen maatregelenpakket samen. Gemeenten maken daarbij ook gebruik van kosten-batenanalyses. Uiteindelijk is het een lokale afweging welke maatregelen gekozen worden.
Ik zet mij in voor Europees bronbeleid (normering en adequate testprocedures) voor voertuigen, omdat dat de meest effectieve manier is om te zorgen voor een landelijke daling van te hoge concentraties stikstofdioxide, en daarmee voor een afname van knelpunten. Voor vrachtwagens heeft de invoering van nieuwe testprocedures inmiddels tot een zeer lage uitstoot van stikstofoxiden geleid. Echter, voor personenauto's en bestelauto's blijken de effecten van scherpere Europese normen in de praktijk tot dusver tegen te vallen, waardoor een deel van de stedelijke knelpunten is blijven bestaan. Op nationaal niveau worden daarnaast stimuleringsmaatregelen en fiscale maatregelen genomen die bijdragen aan een snelle verschoning van het wagenpark.
Het uitgangspunt is om de gezondheidsschade zo snel mogelijk te beperken en de normen op tijd te halen. Daarom is het belangrijk dat, naast het rijk en de provincies, de steden zoveel mogelijk maatregelen nemen die er op korte termijn voor zorgen dat de stedelijke concentraties stikstofoxiden verminderen. Zoals aangegeven in antwoord op vraag 4 zijn milieuzones ook uit het oogpunt van fijnstof, met inbegrip van roet, de komende jaren nodig om ervoor te zorgen dat luchtkwaliteitknelpunten bij de huidige grenswaarde niet opnieuw optreden.

Vraag 6 en 7
Bent u het ermee eens dat de overheid juist eenduidige regels moet vastleggen en moet inzetten op bronbeleid in plaats van symboolpolitiek? Zo nee, waarom niet? Kunt u de effectiviteit van bronmaatregelen afzetten tegen de effectiviteit van milieuzones, zowel qua kosten als opbrengsten? Kan hierbij ook een overzicht verstrekt worden van alle uitgaven in relatie tot de specifieke maatregel in het kader van het NSL- programma en andere gerelateerde programma's, zoals de green deals?
Bent u bereid om een «nee, tenzij» regel in te voeren en in overleg met de gemeenten andere alternatieven te onderzoeken buiten de uiterste maatregel van een milieuzone, waarbij kosten en baten voor ondernemers worden betrokken? Zo nee, waarom niet? Deelt u de mening dat allereerst op bronbeleid moet worden ingezet en daarnaast op innovatieve oplossingen die passen in de mobiliteitsbehoeften, zoals het toepassen van Open Parkeerdata vanuit Platform Beter Benutten, wat voor aanzienlijk minder zoekverkeer zorgt en daarmee ook schonere lucht? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6 en 7
In het antwoord op vraag 2 is al aangegeven dat er landelijke afspraken worden gemaakt over het toegangsregime en de borden voor milieuzones. In het antwoord op vraag 5 is aangegeven dat ik primair inzet op bronbeleid, maar dat dit door tegenvallende praktijkemissies op korte termijn nog onvoldoende effect heeft op de knelpunten in de steden. Milieuzones richten zich specifiek op stedelijke knelpunten. De kosteneffectiviteit op lokaal niveau wordt op een rij gezet door de gemeente zelf. Zij kiezen uit alle alternatieven en innovatieve oplossingen wat het beste past in hun gemeente. Er is geen overzicht beschikbaar van alle uitgesplitste uitgaven in relatie tot specifieke maatregelen in het NSL door rijk, provincies en gemeenten. Provincies en gemeenten richten zelf hun maatregelenpakket in, waarbij het Rijk kan faciliteren waar nodig. Ten behoeve van deze maatregelpakketten heeft het Rijk, in vier verschillende tranches, circa 320 miljoen euro subsidie verleend aan de provincies en gemeenten voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De provincies en gemeenten moeten hier voor een deel cofinanciering tegenover stellen.
In aanvulling op bestaande maatregelen wil ik innovatieve oplossingen benutten die passen in de mobiliteitsbehoeften. Daarom is het ministerie deelnemer aan de Green Deals Zero Emissie Bussen en Zero Emissie Stadslogistiek en stimuleer ik bijvoorbeeld het rijden op waterstof. Als de maatregelen te zijner tijd voldoende effect sorteren, dan kan dat reeds genomen maatregelen overbodig maken.

Vraag 8
Bent u bereid om in ieder geval een kader te scheppen dat bepaalt onder welke condities een gemeente mag overgaan tot het instellen van een milieuzone, en onder welke condities een dergelijke milieuzone weer ongedaan zou moeten worden gemaakt? Deelt u de mening dat – als gemeenten besluiten om aanvullende eisen te stellen in het kader van NSL – het Rijk hier geen bijdrage aan moet leveren in financiële zin dan wel in het kader van wet- en regelgeving? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8
Zoals eerder aangegeven bepalen gemeenten op basis van hun eigen afweging en inzicht of ze een milieuzone instellen. Het Rijk faciliteert de uitbreiding van de milieuzone naar personenauto's en bestelauto's om de luchtkwaliteit te verbeteren, door aanpassing van de reikwijdte van het milieuzonebord en binnenkort ook door middel van een subsidie voor vervanging van bestelauto's in grensgemeenten van NSL-knelpuntgemeenten die een milieuzone voor bestelauto's invoeren.

Vraag 9
Kunt u aangeven op welke wijze milieuzones in andere EU-lidstaten zijn vormgegeven en of er binnen die EU-lidstaten vergelijkbare verschillen zijn als die in Nederland ontstaan? Kunt u ook aangeven op welke wijze het voor automobilisten uit andere EU-lidstaten te achterhalen is waar in Nederland een milieuzone geldt en of het voertuig voldoet aan de criteria?

Antwoord 9
In de Europese Unie zijn meer dan 400 afzonderlijke zogenaamde Low Emission Zones van kracht. Zo zijn er in Duitsland al sinds jaren milieuzones voor personenauto's in veel grote steden. De Europese Commissie heeft een speciaal platform opgericht waar informatie over de verschillende toegangsregimes wordt uitgewisseld, dat op de volgende website te vinden is: http://urbanaccessregulations.eu/. Hier kunnen automobilisten uit andere landen ook terecht voor informatie over de Nederlandse milieuzones.